കാണാവുന്ന ചില കാര്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നതുകൊണ്ട് ലോക്കൽ പോലീസിന്റെ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ പോരായെന്നുകണ്ട് ഇപ്പോൾ തന്നെ അത് ക്രൈംബ്രാഞ്ചിനെ ഏൽപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(2) ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ബസ്സുകളുടെ ഷെഡ്യൂളുകൾ നിറുത്തലാക്കുന്നതുമൂലം യാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്നതായ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ

ശ്രീ. റ്റി. എസ്. ജോൺ: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽ ബസ്സുകൾ നിലവിലുള്ളതിന്റെ പകുതി പോലും ഓടിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ യാത്രക്കാരും വിദ്യാർത്ഥികളും അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിന് ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇന്ന് കോളേജുകളിൽ ഷിഫ്റ്റ് സിസ്റ്റം അവസാനിപ്പിച്ചു. അതോടെ യാത്ര ചെയ്യുന്ന വിദ്യാർത്ഥികളുടെ എണ്ണം രാവിലെയും വൈകുന്നേരവും ഇരട്ടിയാകുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായി. അപ്പോൾ ഒരു വർഷം കുറഞ്ഞത് 15%-ഓളം യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുന്നു. അതിന്റെ കൂടെയാണ് വിദ്യാർത്ഥികളുടെ ബാഹുല്യം. അതേയവസരത്തിൽ ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞുവരുന്ന ഒരു സ്ഥിതിയാണ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. ഇത്രമാത്രം യാത്രാക്ലേശം അനുഭവിക്കുന്ന ഒരു കാലഘട്ടം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നു പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. കോർപ്പറേഷന് 1985-ൽ മൊത്തം 3266 ബസ്സുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു എങ്കിൽ ഈ വർഷം അത് 3059 ആയി കുറഞ്ഞു. ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞ് 207 ബസ്സുകളാണ് കഴിഞ്ഞ വർഷത്തേക്കാൾ ഈ വർഷം കുറഞ്ഞത്. മൊത്തം ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾ 3105 ആണ്, ഇവ ഓടിക്കുന്നതിന് സർക്കാരിന്റെ കണക്കനുസരിച്ച് ആവശ്യമുള്ള ബസ്സുകൾ 3633 ആണ്. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾ ഓടിക്കുന്നതിന് 574 ബസ്സുകളുടെ കുറവുണ്ട്. ഇതിൽതന്നെ 10 വർഷത്തിൽ കൂടുതൽ പഴക്കമുള്ള 736 ബസ്സുകൾ ഉണ്ട്, റിപ്പയറിന് പോയിട്ടുള്ളത് 887 ബസ്സുകൾ ഉണ്ടെന്നോണ് കണക്കുതന്നിട്ടുള്ളത്. അതായത് പഴയ 736 ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെ ഓടുന്ന ബസ്സുകൾ എന്നുപറയുന്നത് 2172 എണ്ണം മാത്രമാണ്. അങ്ങനെ 2172 ബസ്സുകൾ ഓടിച്ചാൽ 1858 ഷെഡ്യൂളുകൾ മാത്രമേ ഓടിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അപ്പോൾ 3105 ഷെഡ്യൂളുകളിൽ 1858 ഷെഡ്യൂളുകൾ മാത്രമേ നിലവിലുള്ള, ബസ്സുകൾ എല്ലാ സമയത്തും ഓടിച്ചാലും കഴിയുകയുള്ളൂ. അതായത് എല്ലാ ബസ്സുകളും ഓടിച്ചാലും 59% ഷെഡ്യൂളുകൾ മാത്രമേ ഓടിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. നമുക്ക് അറിയാം, ധാരാളം ബസ്സുകൾ കട്ടപ്പുറത്തിരിപ്പുണ്ട്. ടയറുകൾ ഇല്ലാതെയും, സ്പെയർ പാർട്ടുകൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടും മറ്റു കാരണങ്ങൾ കൊണ്ടും കട്ടപ്പുറത്തിരിപ്പുണ്ട്. തൊഴിലാളികളുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കൊണ്ടും കട്ടപ്പുറത്തിരിപ്പുണ്ട്. ചുരുക്കിപറഞ്ഞാൽ 50% ത്തോളം ഷെഡ്യൂളുകൾപോലും ഇപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് ഓടിക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യത്തിലാണ് നിൽക്കുന്നത് എന്ന വസ്തുത ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതേ സമയം ഗവൺമെന്റ് തന്ന മറുപടി 25% മാത്രമേ ക്യാൻസലേഷൻ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളൂ എന്നാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ 50% ഓളം ക്യാൻസലേഷൻ ഇന്ന് നടക്കുന്നുള്ളൂ എന്നു

10 A.M.]

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യാത്രക്കാരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൊണ്ടും, കണക്കുകൊണ്ടും മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. അതുപോലെ ബസ്സുകൊ വാങ്ങിയതിന്റെ കണക്കു നമുക്കു നോക്കാം. 1980-81-ൽ 270 ബസ്സുകൊ വാങ്ങി, 1981-82-ൽ 144, 1982-83-ൽ 240, 1983-84-ൽ 335, 1984-85-ൽ 337, 1985-86-ൽ 109-ഉം ബസ്സുകൊ മാത്രമാണ് ഇറക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ ചരിത്രത്തിൽ കഴിഞ്ഞ വർഷമാണ് ഏറ്റവും കുറച്ചു ബസ്സുകൊ വാങ്ങിയത്. കളക്ഷൻ 1984-85-ൽ 103 കോടി രൂപയായിരുന്നു 1985-86-ൽ 96 കോടിയായി. അതായത് 7 കോടി കഴിഞ്ഞതിന്റെ മുമ്പത്തെ വർഷത്തേക്കാൾ കുറഞ്ഞു. അതുപോലെ ഓടിയ കിലോമീറ്റർ നോക്കിയാൽ 1984-85 ലേതിനേക്കാൾ 169 ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ കുറവായിരുന്നു 1985-86-ൽ എന്ന് മനസ്സിലാക്കാം. ഇതിൽ നിന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എവിടെ നിൽക്കുന്നു എന്നുള്ളത് വ്യക്തമാണ്. പക്ഷേ 1984-85-ൽ 15 കോടി രൂപയായിരുന്നു സർക്കാരിന്റെ കണക്കിൽ നഷ്ടം. ഈ മാസം തന്ന കണക്കനുസരിച്ച് 24.65 കോടിയോളം നഷ്ടം. ഇതാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സ്ഥിതി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യെ യഥാർത്ഥത്തിൽ കുളംതോണ്ടിയിരിക്കുകയാണ്. ഈ മാനേജ്മെന്റിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെ കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണം. കഴിഞ്ഞ വർഷം ഉണ്ടായിട്ടുള്ള അഴിമതിയും, ധൂർത്തും അതുപോലെതന്നെ കഴിവുകേടുമാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യെ ഈ സ്ഥിതിയിൽ എത്തിച്ചതെന്ന് ഖേദത്തോടെ ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. തൊഴിലാളികളുടെ സംതൃപ്തി തകർന്നു. ഈ സ്ഥിതിക്ക് ഒരു മാറ്റം ഉണ്ടാകണം. രോഗം കണ്ടുപിടിച്ച് ശരിയായി ചികിൽസിക്കാൻ ഇപ്പോഴത്തെ ചാർജ്ജെടുത്ത മന്ത്രിയെങ്കിലും തയ്യാറാകണം. ഇതിനെ രക്ഷിക്കുകയും അതോടൊപ്പം തന്നെ ബസ്സുകൊ കൂടുതൽ ഇറക്കി ഷെഡ്യൂൾ കൃത്യസ്ഥലേഷൻ അവസാനിപ്പിച്ച് യാത്രക്കാരും, വിദ്യാർത്ഥികളും ഇന്നു അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൊക്ക് പരിഹാരം കണ്ടെത്തുകയും ചെയ്യണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ നിർത്തുന്നു.

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ]

ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ:) സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം റവ. എസ്. ജോൺ, ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 3059 ബസ്സുകളും 3105 ഷെഡ്യൂളുകളും കെ. എസ്. ആർ. റവ. സി. നടത്തി പോരുന്നുണ്ട്. അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ചപോലെ ഈ 3105 ഷെഡ്യൂളുകളും പൂർണ്ണമായി നടപ്പാക്കാനും വണ്ടികൊ ഓടിക്കാനും കഴിയണമെങ്കിൽ 3633 ബസ്സുകൊ വേണമെന്നുള്ളത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഇത്രയും അധികം ഷെഡ്യൂളുകൊ ബസ്സിന്റെ ലഭ്യതയെക്കാൾ എങ്ങനെ വന്നു എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് അദ്ദേഹത്തിനും ഈ സഭയിലെ എല്ലാ അംഗങ്ങൊക്കും അറിയുന്ന ഒരു സത്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ ഷെഡ്യൂൾ ബസ്സ് അനുപാതത്തിൽ വ്യത്യാസം വന്നതിന്റെ വിശദീകരണത്തിലേക്ക് ഞാൻ കടക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. നമ്മൊ എല്ലാവരും ഒരുപോലെ അതിന് ഉത്തരവാദികളാണെന്നു പ്രസ്താവിക്കാൻ ഈയവസരം ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. 50% ഷെഡ്യൂളുകൊ കൃത്യസ്ഥലേൽ ചെയ്യുന്നുയെന്നു ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഈ കഴിഞ്ഞ 8-ാം തീയതി ഒരു ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം പറഞ്ഞ അവസരത്തിൽ അന്നും ഇതുപോലെ വളരെയധികം ഷെഡ്യൂളുകൊ കൃത്യസ്ഥലേൽ ചെയ്യുന്നു എന്ന പരാമർശം ഉണ്ടായപ്പോൾ ഞാൻ അക്കാര്യം പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടു പറയുകയുണ്ടായി, 3059 ബസ്സുകൊ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഓടുന്ന റൂട്ടുകളിൽ പരമാവധി 26, 27-% ൽ കൂടുതൽ ക്യാൻസലേഷൻ ഇല്ല എന്ന്. ഇപ്പോഴും അതുതന്നെ ആവർത്തിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 8-7-1986-ൽ സഭയിൽ ഉത്തരം പറയുമ്പോഴും വിവിധ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിലും ഡിപ്പോകളിലും റിപ്പയറിനുവേണ്ടി 857 വണ്ടികളാണ് കയറ്റിയിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. ഈ കഴിഞ്ഞ ഒരാഴ്ചക്കുമുമ്പ് ഒരു കോടി രൂപ ടയർ, സ്പെയർ പാർട്ട് തുടങ്ങിയവ വാങ്ങുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെൻറ് ഇക്വിറ്റിയായും, ലോണായും കെ.എസ്.ആർ.റ്റി.സി. ക്കു കൊടുക്കുകയുണ്ടായി. അത് ഉപയോഗപ്പെടുത്തി ടയർ വാങ്ങിക്കാനും അതുപോലെ തന്നെ ടയർ റിട്രേഡ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അസംസ്കൃത സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കാനും മറ്റു സ്പെയർപാർട്ടുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുമുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. നമുക്ക് ടയറുകളും മറ്റു സ്പെയർ പാർട്ടുകളും ജൂലൈ 31-ന് കിട്ടും എന്നു പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. 8-7-1986-ൽ റോഡ് ഓഫ് ആയതിന്റെ മൊത്തം കണക്ക് 857 ആയിരുന്നു. എന്നാൽ ഇന്നത്തെ കണക്കുവച്ച് 200-ഓളം ബസ്സുകൾ വർക്ക്ഷോപ്പിൽ നിന്നും ഇറക്കുവാൻ നമുക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട് എന്നു പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ വർക്കുഷോപ്പുകളിൽ ചില നോംസ് ഫിക്സ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്, വർക്ക്ലോഡ് ഫിക്സ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബസ്സുകൾ ഇറക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് കേടാകുന്ന മറ്റുവണ്ടികൾ റിപ്പയറുകൾക്കുവേണ്ടി കയറ്റേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ സി. എഫ്. വർക്കുകൾക്കു വേണ്ടി കയറ്റുന്ന ബസ്സുകൾ കൂട്ടി ചേർത്തുകൊണ്ടായിരിക്കും ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഷെഡ്യൂളുകൾ ക്യാൻസലേഷന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞത് എന്നു ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു. അദ്ദേഹം കഴിഞ്ഞ വർഷം വണ്ടികൾ ഓടിയതിന്റെ കണക്കും അതിന് മുന്നിലേ വർഷം എത്ര ദൂരം ഓടി എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചും ഓടിയ വണ്ടികളുടെ കണക്കും, അതിന് കിട്ടിയ വരുമാനത്തെ സംബന്ധിച്ചും ഒക്കെ പറഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ വർഷം എത്ര ബന്ദുകൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഉണ്ടായി എന്നും, ആ ബന്ദുകളിലായി എത്രമാത്രം വണ്ടികൾ നമുക്ക് ഓടിക്കാൻ കഴിയാതെപോയിട്ടുണ്ട് എന്നും നാം ആലോചിക്കണം.

ആ ബന്ദിൽ കല്ലേറിന്റെ ഫലമായി എത്രയെത്ര ബസ്സുകൾ കേടായി വർക്ക്ഷോപ്പുകളിലേക്ക് മാറേണ്ടി വന്നിട്ടുണ്ട്? അതുപോലെ തന്നെ ഒക്ടോബർ മാസത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ നടന്ന സമരത്തെ തുടർന്ന് എത്രയോ ദിവസങ്ങൾ ബസ്സുകൾ ഓടാതെ കിടന്നിട്ടുണ്ട്? അതുകൊണ്ട് 1984-85-ൽ കൂടുതൽ വണ്ടികൾ ഓടിയെന്നും കൂടുതൽ ദൂരം ഓടിയെന്നും കൂടുതൽ വരുമാനമുണ്ടാക്കിയെന്നും പറയുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ 1985-86-ൽ ഈ സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായ സമരങ്ങൾ, ബന്ദുകൾ, വിദ്യാർത്ഥി പ്രക്ഷോഭണങ്ങൾ എന്നിവയെത്തുടർന്നും അതുപോലെതന്നെ കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി. സമരത്തെത്തുടർന്നും എത്രമാത്രം വണ്ടികൾ ഓടാതെ പോയി, എത്രമാത്രം കിലോമീറ്റർ ദൂരം ഓടാൻ കഴിയാതെ വന്നു, എത്രമാത്രം സാമ്പത്തിക വരുമാനം കുറഞ്ഞു എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗമുൾപ്പെടെ ഈ സഭയിലെ മുഴുവൻ ആളുകൾക്കും കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി. യിലെ മുഴുവൻ ജീവനക്കാർക്കും മാനേജ്മെൻറിനും അറിയാവുന്ന ഒരു നഗ്ന യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഈ വസ്തുതകളൊന്നുംതന്നെ മറച്ചുവയ്ക്കാതെയാണ് 8-7-1986-ൽ ഈ സഭയിൽ ഉന്നയിച്ച എല്ലാ ചോദ്യങ്ങൾക്കും ഞാൻ ഉത്തരം പറഞ്ഞത്. ആ ഉത്തരത്തിലെ കണക്കുകളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. ഞങ്ങളുടെ നാട്ടിൽ ഒരു ചൊല്ലുണ്ട്, മരത്തിന്റെ വളവും ആശാരിയുടെ കഴിവുകേടും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എന്നു പറഞ്ഞതുപോലെ സർ, മാനേജ്മെൻറിനെ മാത്രം കുറ്റം പറയാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന സ്ഥാപനം, ആ സ്ഥാപനത്തിലെ മുഴുവൻ തൊഴിലാളികളുടേയും ഒരു സ്ഥാപനമാണെന്നും ആ തൊഴിലാളികളുടെ നിലനില്പിന് ആ സ്ഥാപനം നിലനിന്നു പോകണമെന്നൊരു നിശ്ചയ ദാർഢ്യം ആ കോർപ്പറേഷനിലെ തൊഴിലാളികൾക്കും ആ തൊഴിലാളി കൾക്ക് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന യൂണിയനുകൾക്കും ഉണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ തീർച്ചയായും ഇന്നുകാണുന്ന പ്രതിസന്ധിയിൽ നിന്ന് നമുക്ക് ഒട്ടേറെ കരകയറുവാൻ സാധിക്കുമായിരുന്നുവെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. ഏതായിരുന്നാലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ പ്രവർത്തനം ശക്തമാക്കുന്നതിനും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിലെ സർവ്വീസുകൾ ബഹുജനങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ പ്രയോജനകരമാക്കുന്നതിനും വേണ്ടി ഗവൺമെൻറ് ദൃഢനിശ്ചയത്തോടുകൂടിയ ചില തീരുമാനങ്ങളെടുത്തുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടു പോകുന്നതിന് ആഗ്രഹിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ സഭയുടെ പൂർണ്ണമായ പിന്തുണ അതിന് ഉണ്ടാകുമെന്ന്, ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ വിവരിച്ചതായ മറ്റു വിഷയങ്ങളിൽ തീർച്ചയായും ഗവൺമെൻറ് സത്വരമായ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിക്കുന്നതാണെന്നുകൂടി ഞാൻ ഈയവസരത്തിൽ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ടി. എസ്. ജോൺ: സർ, തൊഴിലാളികളുടെ കുറ്റംകൊണ്ട് ഏതെങ്കിലും സർവ്വീസ് ക്യാൻസൽ ചെയ്യാനിടയായിട്ടുണ്ടോയെന്ന് ഈ നിയമസഭയിൽതന്നെ ഞാനൊരു ചോദ്യം ചോദിച്ചു. അപ്പോൾ തൊഴിലാളി കളുടെ കുറ്റംകൊണ്ട് ഒരു ബസ്സും സർവ്വീസും ക്യാൻസൽ ചെയ്യേണ്ടതായി വന്നിട്ടില്ലെന്നാണ് മറുപടി കിട്ടിയത്. അപ്പോൾ തൊഴിലാളികളെ കുറ്റം പറയേണ്ട. മാനേജ്മെൻറ് തൊഴിലാളി യൂണിയനുകളെ നശിപ്പിച്ചു. അതേക്കുറിച്ച് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഇപ്പോഴത്തെ അടിയന്തിരപ്രശ്നമെന്നു പറയുന്നത് പത്തഞ്ഞൂറു ബസ്സുവാങ്ങി കൃത്യസമയത്ത് ഷെഡ്യൂൾ നടത്തണമെന്നുള്ളതാണ്. അതാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: സർ, യൂണിയനുകളുടെ അംഗീകാരത്തെ ബന്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടായിരിക്കും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ യൂണിയനുകളെ നശിപ്പിച്ചുവെന്ന് പറഞ്ഞത്. 1980-ൽ അധികാരത്തിൽവന്ന ഗവൺമെൻറ് ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു കേസ് സുപ്രീം കോടതിയിൽ വന്നയവസരത്തിലാണ് ഗവൺമെൻറിനു വേണ്ടിയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്കു വേണ്ടിയും സുപ്രീം കോടതിയിൽ ഹാജരായ കൗൺസിൽ നൽകിയ ഉറപ്പിൻറെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് റഫറണ്ടം നടന്നത്. ആ റഫറണ്ടത്തിൻറെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് 20 ശതമാനമോ അതിനു മുകളിലോ അംഗസംഖ്യയുള്ള യൂണിയനുകൾക്ക് അംഗീകാരം കൊടുത്തത്. ഈ ഗവൺമെൻറ് യൂണിയനുകളെ നശിപ്പിക്കുന്ന യാതൊരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യ്ക്ക് ലഭിക്കുന്ന ഫണ്ടിൻറെ ലഭ്യതയനുസരിച്ചാണ് കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ വാങ്ങിച്ച് സർവ്വീസ് മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നത്. ഷിഫ്റ്റ് സമ്പ്രദായം അവസാനിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് കൂടുതൽ യാത്രാക്ലേശമുണ്ട് എന്നുള്ളത് ഗവൺമെൻറിൻറെ ശ്രദ്ധയിൽപെട്ടിട്ടുണ്ട്. വിദ്യാർത്ഥികളുടെ യാത്രാക്ലേശമുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെൻറ് പരമാവധി ശ്രമിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly